

Blandt de løsninger, som har været indgående behandlet af lufthavnsudvalget, er anlæg af en ny bane i retning 09-27 (C3) ved Kongelunden til supplement af den bestående tværbane. Ved at anvende den nye bane til starter i vestlig retning og landinger i østlig retning skulle benyttelsen af den bestående tværbane til starter og landinger over beboelsesområderne nordvest for lufthavnen helt kunne bringes til ophør.

Over for den miljømæssige fordel i forbindelse med denne løsning står imidlertid flere afgørende ulemper. For det første ville en C3-løsning kræve omfattende arealindgreb uden for lufthavnens nuværende område og have særdeles betydelige miljø- og planmæssige konsekvenser for Vestamager. Dernæst ville afstanden til passager- og fragtanlæggene i nordområdet blive op til 7 km, en afstand som må give anledning til sikkerhedsmæssige betænkeligheder for startende luftfartøjer, i det luftfartøjernes dæk ved en så ekstraordinær lang taxikørsel opvarmes med risiko for dækekspllosioner. Af disse årsager er det ikke fundet acceptabelt at lægge denne løsning til grund i forbindelse med udbygningsplanerne.

I lufthavnsudvalgets rapport er endvidere omtalt et tværbanealternativ, som bygger på en forskydning af den bestående bane 12-30 op til 1600 m i sydøstlig retning (A3). Denne løsning, som ville kræve en opfyldning ca. 1000 m ud i Øresund, ville nødvendiggøre en særdeles bekostelig flytning af sejltrenden i Drogden ca. 1000 m længere mod sydøst for at sikre den nødvendige hindringsfrihed i forhold til skibstrafikken. Hertil kommer, at anlægget af en dæmning i Øresund må forudses at indebære betydelige tang- og lugtgener for beboerne i Dragør, og heller ikke denne løsning kan anses for acceptabel i forbindelse med lufthavnens udbygning.

Når der således må ses bort fra de omtalte C3- og A3-løsninger, må interessen koncentrere sig om den sidste af de af udvalget fremhævede løsninger for en fremtidig placering af lufthavnens tværbane, indebærende en forskydning af denne med ca. 500 m i sydøstlig retning (A2). Dette er muligt ved en anvendelse af det mellem baneenderne 22L og 30 tilvejebragte opfyldningsområde, og en forskydning af denne længde kræver ikke yderligere udgiftskrævende opfyldning i Øresund, lige som afviklingen af skibstrafikken i sejltrenden ikke berøres heraf.

En støjmæssig analyse af en sådan forskydning udviser, at den miljømæssige forbedring for beboelsesområderne nordvest for lufthavnen må karakteriseres som begrænset. Som omtalt ovenfor har

man under lufthavnsudvalgets arbejde været opmærksom på, at en tværbaneforskydning udover at mindske støjgenerne nordvest for lufthavnen kunne bidrage til en mere hensigtsmæssig udnyttelse af de sparsomme arealer i lufthavnens nordområde. I den planlægning, som er foregået efter afslutningen af udvalgsarbejdet, har det spillet en afgørende rolle for disponeringen af lufthavnens delafsnit til de mange forskellige funktioner, at der skabes mulighed for at samle alle faciliteterne for passagerekspedition i det nordlige område. Den således fortsatte planlægning har udvist, at ekspeditionen af samtlige passagerer mest hensigtsmæssigt vil kunne foregå fra terminalkomplekser, som etableres ved en udbygning af de bestående terminaler, forløbende i retningen øst-vest.

For at tilvejebringe den fornødne forpladsdybde til ekspedition af flyene på standpladserne ved disse terminalsystemer, som beskrives nærmere i det følgende punkt, har mulighederne for at rykke bane 12-30's nordvestlige tærskel mod vest været genstand for en nærmere undersøgelse. Denne er resulteret i, at det vil være muligt at dreje banen 6-7° mod vest, hvorved der frigøres ca. 40 ha i lufthavnens nordafsnit, når tværbanen i denne linjeføring som forudsat i A2-løsningen samtidig forskydes ca. 500 m ud på opfyldningsområdet.

Også for så vidt angår dette tværbanealternativ er der udført en støjmæssig analyse, idet der er foretaget bolig- og befolkningstællinger for de områder, der vil få en ændret støjbelastning sammenlignet med den, de udsættes for ved den nuværende linjeføring for tværbanen. På grundlag af støjberegningerne har det kunnet fastslås, at knap 5000 personer vil opleve en væsentlig forbedring (5-6 dB) af støjforholdene ved deres boliger, medens på den anden side antallet af personer, for hvem forholdene vil forværres i tilsvarende grad ved en banedrejning, vil være ca. 800. Såfremt tværbanen drejes som anført og samtidig forskydes som i A2-løsningen, vil der således blive tale om en markant forbedring af støjforholdene for ca. 6 gange flere mennesker end det antal, som vil få mærkbart forværrede støjforhold.

På baggrund af disse beregninger af den samlede resulterende forbedring af støjforholdene er det fundet rigtigt at basere udbygningen af lufthavnen i Kastrup på den i lovforslaget fastlagte ændrede placering af tværbanen, som er af afgørende betydning for udbygningen af passagerfaciliteterne i lufthavnens nordområde.